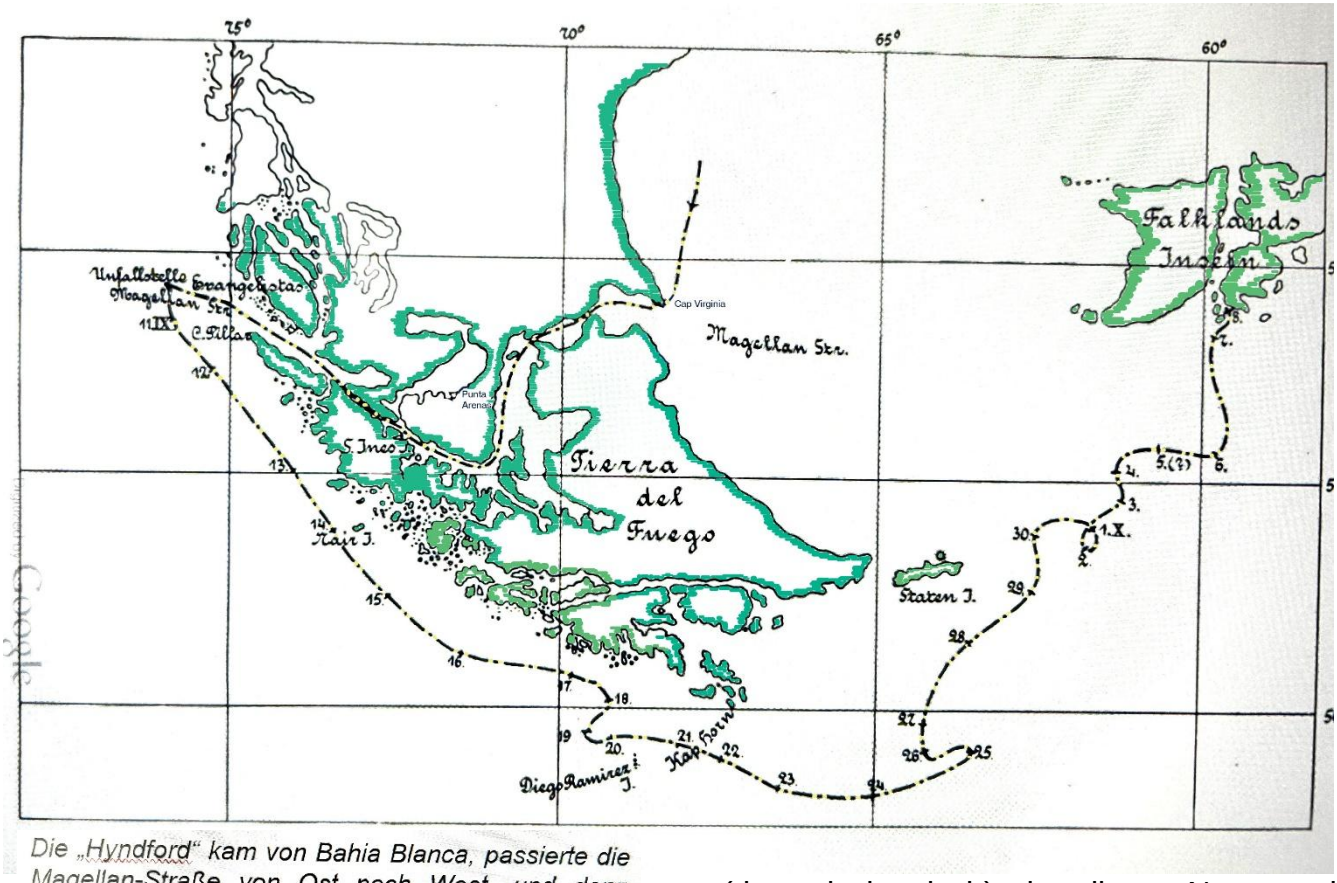
Ohne Antrieb um Kap Horn

In der Marine-Rundschau von 1907 wird auf Seite 829 unter der Rubrik „Verschiedenes“ (!) über die ganz erstaunliche Odyssee des britischen Dampfers „HYNDFORD“ berichtet. Das 4.286 GRT große Dampfschiff war 1905 von der Werft Wm. Hamilton & Co. Ltd. für die Scottish Shipowners Co Ltd. erbaut worden. Zur Zeit der hier beschriebenen Ereignisse war das Schiff also noch im Neuzustand. Man hatte die Magellan-Straße gerade in westlicher Richtung durchfahren, als alle Flügel des Propellers abbrachen!

Ende Dezember 1906 lag S.M.S. „Falke“ in Montevideo mit dem englischen Dampfer „Hyndford" zusammen, dessen Fahrt um Kap Horn auch weitere Kreise interessieren dürfte. Auf der Reise von Calcutta nach der Westküste Südamerikas verlor er vor dem Westausgang der Magellan-Straße in einem der hier fast ständigen Weststürme sämtliche Schraubenflügel und trieb hilf- und steuerlos in 28tägiger Fahrt um das Kap Horn herum nach den Falkland Inseln. Den Verlauf dieser Odyssee schildert anschaulich der hierunter in Übersetzung wiedergegebene Bericht des Schiffsarztes Mr. Gaye, den dieser in dankenswerter Bereitwilligkeit für die Veröffentlichung zur Verfügung gestellt hat.



Die „Hyndford“ kam von Bahia Blanca, passierte die Magellan-Straße von Ost nach West, und dann passierte der Unfall. Ohne Antrieb driftete sie bis zu den Falkland-Inseln.

Am 3. September 1906 verließ der Dampfer „Hyndford“ aus Glasgow den Hafen von Bahia Blanca mit einer Ladung Stückgüter für die Westküste Südamerikas. Während der Fahrt bis zur Magellan-Straße und durch diese ereignete sich nichts Bemerkenswertes, wenn auch ungefähr in der Mitte der Straße, beim Runden von Kap Froward (deutsch: launisch), das diesen Namen mit Fug und Recht führt, das Wetter sehr plötzlich zum Schlechten umschlug. Doch das ist beim Passieren der Straße wohl stets der Fall, und keiner von uns dachte auch nur im Entferntesten an ein Unglück, wie es bald darauf über uns hereinbrechen sollte.

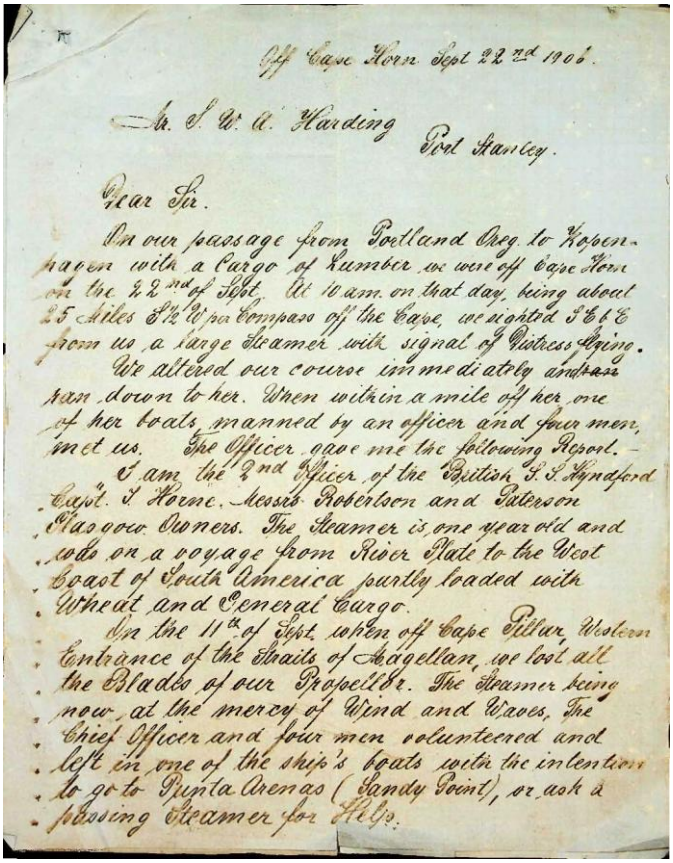
Montag, den 10. September abends, hatten wir die Straße hinter uns und stampften gegen einen steifen Nordweststurm und eine so grobe See an, wie ich sie nie vorher getroffen habe außer in dem mit Unrecht so

benannten Stillen Ozean. Ich zog mich früh zurück, froh, daß mein Dienst mich nicht an Deck festhielt, und war auch trotz des heftigen Stampfens bald eingeschlafen. Gegen 2 Uhr nachts wachte ich auf und bemerkte sogleich, daß das Schiff nicht mehr stampfte, sondern schwer von einer Seite nach der andern überholte. Anfangs glaubte ich, wir hätten Kurs geändert und lägen jetzt dwars zur See, doch nach ein paar Augenblicken fiel mir auf, daß das Arbeiten der Maschinen nicht mehr zu hören war. Da mußte etwas Ernstes passiert sein. Aus dem Stimmengewirr draußen unterschied ich die Worte: „Die Schraube ist fort". Hastig kleidete ich mich an und ging an Deck.

Das Gerücht war nur zu wahr. Unsere Lage war äußerst gefährlich. Wir waren machtlos und ohne Hilfe dem wütenden Sturm preisgegeben, der uns direkt auf die Küste mit ihren zahllosen Gefahren zutrieb. An Schlaf dachte während dieser Nacht niemand, und mit Spannung erwarteten wir den Tagesanbruch. Bei Hellwerden entdeckten wir, daß wir noch außer Sicht von Land waren, und so blieb die Hoffnung, daß der Strom (der in südlicher Richtung parallel zur Küste setzt) uns frei von den Felsen führen würde, bis Hilfe käme. Im Laufe des Tages ließ das Unwetter beträchtlich nach, und wir konnten nach der Sonne unsere Position zu 40 Meilen westwärts von Kap Pillar bestimmen.

Nach einer Beratung mit seinen Offizieren kam Kapitän Horne zu dem Entschluß, daß unter den obwaltenden Umständen der beste, ja einzige Weg, Schiff und Besatzung zu retten, der wäre, eins der Schiffsboote abzusenden, das nach dem Ausgang der Magellan-Straße und von dort ostwärts nach Punta Arenas segeln sollte, um den Unfall zu melden. Das bedeutete für das Boot eine Fahrt von nahezu 300 Meilen. War jedoch einmal Kap Pillar glücklich passiert, so war der Rest der Reise eine verhältnismäßig glatte Segeltour.

Kapitän Horne teilte den Beschluß der Mannschaft mit und forderte Freiwillige auf, sich zu melden. Auch nicht ein Mann blieb zurück, wie das bei englischen Seeleuten nicht anders zu erwarten war (*der Berichterstatter ist Engländer*). Doch da nur 1 Offizier als Führer und 4 Seeleute benötigt wurden, so wurde die Lösung der Frage der Mannschaft selbst überlassen, die dann bald ihre Vertreter ausgewählt hatte, während Mr. McLean, der Erste Offizier, ruhig aber bestimmt sein Vorrecht als Ältester vor den anderen Offizieren geltend machte. Dienstbereite Hände richteten inzwischen das Boot her und rüsteten es aus, und um 4 Uhr nachmittags war alles klar zur Abfahrt.



Off Cape Horn Sept 22nd 1904.

A. S. W. A. Harding Port Stanley.

Dear Sir.

On our passage from Portland Oreg to Kobenhagen with a Cargo of Lumber we were off Cape Horn on the 22nd of Sept. At 10 am on that day, being about 25 Miles S½W per Compass off the Cape, we sighted SbE from us a large Steamer with signal of Distress flying. We altered our course immediately and ran down to her. When within a mile off her one of her boats, manned by an officer and four men, met us. The Officer gave me the following Report. — I am the 2nd Officer of the British S.S. Hyndford Capt. J. Horne. Messrs Robertson and Paterson Glasgow Owners. The Steamer is one year old and was on a voyage from River Plate to the West Coast of South America partly loaded with Wheat and General Cargo. On the 11th of Sept. when off Cape Pillar Western Entrance of the Straits of Magellan, we lost all the Blades of our Propeller. The Steamer being now at the mercy of Wind and Waves, the Chief Officer and four men volunteered and left in one of the ship's boats with the intention to go to Punta Arenas (Sandy Point), or ask a passing Steamer for Help.

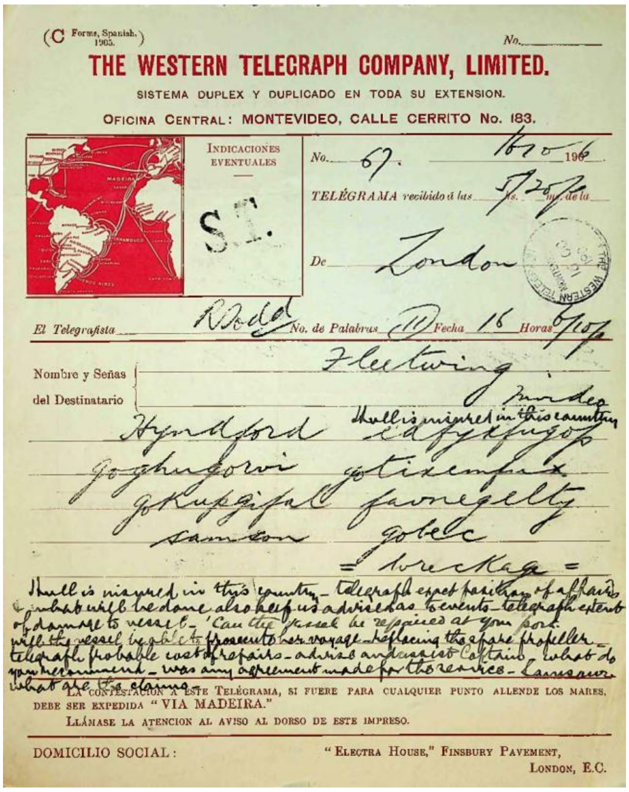
Vom Kapt. der „EMILIE" verfaßte Meldung nach Port Stanley über das Auffinden der „HYNDFORD" (S.1)

Der Wind hatte zwar beträchtlich abgeflaut, doch ging die See noch sehr hoch, und fast wäre das Boot längsseit zerschellt, wenn nicht die seegewohnte Crew so hervorragend ihre Schuldigkeit getan hätte. Nach harter Arbeit kam das Boot glücklich frei vom Schiff, und bald flog es unter vollem Segeldruck auf seinem Kurse dahin und entschwand unsern Blicken.

Doch bis jetzt, wo ich dieses schreibe, haben wir nie wieder etwas von unsern Kameraden gehört, und ich fürchte, daß sie in der gefährlichen See bei Kap Pillar gekentert

sind und ihr Leben bei dem selbstlosen Hilfswerk eingebüßt haben.

Inzwischen machten wir uns daran, die Schraube oder was von ihr noch übrig war zu Gesicht zu bekommen, und fanden nun, daß alle vier Flügel, von denen jeder über 1 Tonne wiegt und im unteren Teile fast 8 Zoll dick ist, dicht an der Nabe weggebrochen waren.


(C Forms, Spanish. 1905.) No.

THE WESTERN TELEGRAPH COMPANY, LIMITED.

SISTEMA DUPLEX Y DUPLICADO EN TODA SU EXTENSION.

OFICINA CENTRAL: MONTEVIDEO, CALLE CERRITO No. 183.

INDICACIONES EVENTUALES — S.T.

No. 67. 16/10 1906

TELÉGRAMA recibido á las 5 hs. 20 ms. de la

De London

El Telegrafista — No. de Palabras 11 — Fecha 16 — Horas 6/10

Nombre y Señas del Destinatario: Fleetwing

Hyndford

samson

LA CONTESTACION Á ESTE TELÉGRAMA, SI FUERE PARA CUALQUIER PUNTO ALLENDE LOS MARES, DEBE SER EXPEDIDA "VIA MADEIRA."

LLÁMASE LA ATENCION AL AVISO AL DORSO DE ESTE IMPRESO.

DOMICILIO SOCIAL: "ELECTRA HOUSE," FINSBURY PAVEMENT, LONDON, E.C.

Da für uns damit die Maschine lahmgelegt war, so entschied sich Kapitän Horne für einen Versuch, das Schiff unter Segel zu bringen. Doch was wir an Segeln an Bord hatten, war für diesen Zweck mehr als unzulänglich. Es galt also vor allem, Segel herzustellen. Die Segelleinwand an Bord reichte nicht im Entferntesten. Wir standen dieser Aufgabe ziemlich ratlos gegenüber, bis dem Kapitän einfiel, daß ein Teil der Ladung aus Jutesäcken bestand. Wenn wir die Säcke zusammennähten, so gab das die besten Segel, die wir unter diesen Umständen bekommen konnten. Zwei Ballen wurden geöffnet, und bald waren alle Mann bei der Arbeit, doch dauerte es bei der geringen Zahl der Besatzung mehrere Tage, bis ein paar Segel fertig waren.

Diese Tage waren eine fast ununterbrochene Kette von Aufregungen und Sorgen. Am 14. September morgens sichteten wir Land im Osten. Ein sehr unwillkommener Anblick für uns, weil die Küste dort, wie wir wohl wußten, keinen Ankerplatz bot, nach dem wir hätten treiben können, und weil ein Sturm oder selbst ein mäßiger Wind aus der hier vorherrschenden westlichen Richtung uns recht auf die unwirtlich blickenden Felsen setzen mußte.

Glücklicherweise stand nur eine leichte Brise, jedoch nach dem Lande zu, das wir nach dem Besteck als die Noir-Inseln ausmachten. Mit Besorgnis sahen wir, je weiter der Nachmittag vorrückte, wie wir langsam aber sicher auf die Inseln zutrieben. Die übrig gebliebenen Boote wurden in den Davits ausgeschwungen als letztes Hilfsmittel für den Fall, daß das Schiff aufstieße, was damals nur zu wahrscheinlich war.

Der Kapitän ließ alle Segel, die wir gesetzt hatten, niederholen und sie dann mit den Schoten nach vorn wieder setzen, um so das Schiff über den Achtersteven segeln zu lassen und es, wenn auch noch so langsam, frei von Land zu bringen. Der Versuch wurde gemacht, und wenn die Wirkung auch kaum merklich war, so genügte sie doch, um uns von den Gefahren klar zu führen, zumal der Wind drehte und uns zu Hilfe kam.

Trotzdem war es für uns alle eine Nacht voll von Unruhe und Sorge. Das nächste Hindernis nach den gefährlichen Noir-Inseln bildeten die Ildefonso Felsen, die gegen Mittag des 17. nebelverschwommen in Sicht kamen. Niemals, weder vor noch nachher, waren die Aussichten so trübe wie an diesem Nachmittage.

Der Nebel wurde dichter und dichter, und der letzte Blick, den wir von den Felsen erhaschten, zeigte uns deutlich, daß unser Kurs uns direkt auf sie zutrieb. Die Nacht brach herein, und der Nebel zog sich in immer dichteren Schwaden zusammen, während wir in Gruppen an Deck standen und in die Finsternis hinaus starrten. Schon konnten wir deutlich das Rollen der Brandung unterscheiden; es konnte sich jetzt nur noch um Augenblicke handeln. Der Kapitän entschied sich trotzdem dafür, an Bord zu bleiben, bis das Schiff aufstieße, und alle

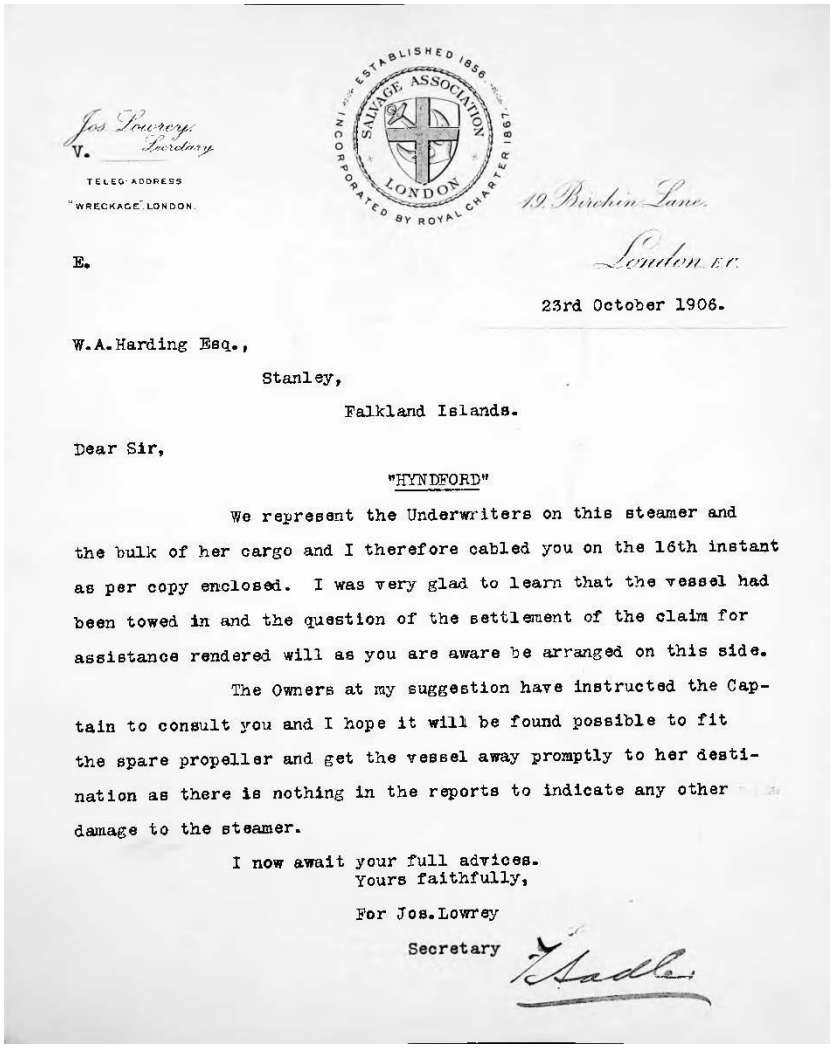
anderen stimmten getreulich diesem Entschluß zu. Wären wir in die Boote gegangen, so wären wir in jedem Falle bei dem Nebel sicherlich in die Brandung geraten, und kein einziger von uns wäre lebend herausgekommen.

Gegen 2 Uhr nachts konnten wir das Tosen der Brandung an beiden Seiten hören, ein Zeichen, daß wir mitten zwischen den Felsen waren. Nichtsdestoweniger stießen wir zu unserm Erstaunen nicht auf, und das Rollen der Brecher erstarb schließlich ganz.

Als der Morgen anbrach, sahen wir die Felsen hinter uns liegen, durch die wir mitten hindurch getrieben waren, eine Fahrt, die jedem, der diese heimtückischen Riffe kennt, wie ein märchenhaftes Wunder erscheinen muß und die sicherlich weder vorher je gemacht ist, noch auch in Zukunft jemals wieder ausgeführt werden wird.

Die Gefahr der Strandung und des Schiffbruchs war damit einstweilen vorüber. Wir trieben mit der Strömung nach Kap Horn zu, nördlich der Diego Ramirez Inseln passierend, und konnten nun hoffen, nach den Falkland-Inseln gesetzt zu werden, da östlich von Kap Horn der Strom in dieser Richtung läuft. Der Wind trieb uns jedoch hartnäckig immer weiter nach Südosten, als sollten wir, den Felsen und Inseln glücklich entronnen, einem der Eisberge zum Opfer fallen, die in diesen Breiten beständig die Schiffahrt gefährden. Am 26. September in der Frühe sichteten wir einige 70 Meilen südlich Kap Horn das deutsche Segelschiff „Emilie", von San Francisco nach Kopenhagen bestimmt. Auf unsere Notsignale hielt es auf uns zu und drehte etwa 3 Meilen von uns bei. Unser Zweiter Offizier ging in einem Boot hinüber, um die „Emilie“ zu bitten, uns bei nächster sich bietender Gelegenheit zu melden. Als ihr Kapitän unsere Lage erfuhr, war er sofort bereit, nach den Falklands- Inseln zu gehen und uns von dort, wenn möglich, Hilfe zu senden, ein Versprechen, das er mit Verlust von 3 Tagen seiner Zeit einlöste.

Unsere improvisierten Segel waren jetzt fertig, und da auch der Wind rücksichtsvoll genug war, auf Südwest zu drehen, so machten wir von jetzt an etwas Fahrt in der gewünschten Richtung, doch blieb bei dem hoch aus dem Wasser liegenden Heck das



Jos. Lowrey
Secretary

TELEG. ADDRESS
"WRECKAGE" LONDON.

SALVAGE ASSOCIATION
ESTABLISHED 1856
INCORPORATED BY ROYAL CHARTER 1867
LONDON

19 Birchin Lane,
London E.C.

E.

23rd October 1906.

W.A.Harding Esq.,
Stanley,
Falkland Islands.

Dear Sir,

"HYNDFORD"

We represent the Underwriters on this steamer and the bulk of her cargo and I therefore cabled you on the 16th instant as per copy enclosed. I was very glad to learn that the vessel had been towed in and the question of the settlement of the claim for assistance rendered will as you are aware be arranged on this side.

The Owners at my suggestion have instructed the Captain to consult you and I hope it will be found possible to fit the spare propeller and get the vessel away promptly to her destination as there is nothing in the reports to indicate any other damage to the steamer.

I now await your full advices.
Yours faithfully,
For Jos.Lowrey
Secretary

Ruder fast ohne Wirkung. Die Segel wurden an den Ladebäumen geheißt, und wenn sie auch etwas an die Besegelung chinesischer Dschunken erinnerten, so erwiesen sie sich doch von unschätzbarem Wert. Verhalfen sie uns doch an einem Tage zu einem Etmal von nicht weniger als 71 Meilen.

Ein Zwischenfall aus dieser Zeit verdient noch Erwähnung. Wir lagen in Windstille mit dem Bug südwärts. Der Kapitän, der Wind aus dieser Richtung erwartete, entschloß sich zu einem Versuch, das Schiff herumzudrehen, bevor der Wind einsetzte. Er ließ

dazu am Bug und Heck je eine Leine festmachen, zwei Boote zu Wasser fieren, die je eine dieser Leinen nahmen und nach entgegengesetzter Richtung auspullen. Nach 4 Stunden hatten sie das Schiff vollständig herumgedreht. Ein ganz ansehnliches Stück Arbeit für 2 vierriemige Boote, wenn man bedenkt, daß das Schiff 2775 Netto Registertonnen mißt und daß es zur Zeit einige 4000 Tonnen Ladung geladen hatte.

October 14/1906

RMS. "Oronsa“ British SS. „Hyndford“

Dear Sirs,

I have received a report from the Falklands sent here by a schconer chartered for the purpose, that on the 27th September the german barque „Emilie“ had put into Port Williams expressly to report to have spoken the above vessel on the 21. September about 56 Lat. South 67 Long West, drifting SE-NW at a rate af about 2.5 miles per day having lost all her propeller blades on the 11. September off Cape Pillar. The captain & crew were well & refused to abandon the vessel, having ample provisions on board, they further stated that the chief officer and 4 men volunteered to go in a boat from Cape Pillar to this port in search for assistance, on the day of the accident, but nothing has been heard of this boat so far & I have advised all passsing steamers to keep a good lookout for this vessel.

I am arranging now a search expedition to try & find the above vessel & tow her into some nearest port and in fact the whaling SS. “Almirante Montt", the only veseel fit for the purpose, will proceed on this expedition. I also have arranged with the argentine Transport, "Ushuvia" to look for the disabled veesel and she has sailed last night for Ushuvia & southern Islands, I have asked the Naval Autnorities for assistance but they informed me that tney had no vessel to send, the only one fit for such an expedition, the "Meteora" had been ordered to go to Talcahuano to dock and could not go.

The missing vessel nad sailed from Bahia Blanca, on the 3d september for Valparaiso,& did not pass here. Still we had been able to trace her at Dungeness light house, where she pass on the 8th September, though we thought this infornation to be doubtful.

I remain, dear Sirs, yours truly

Lloyd’s Agent
Punta Arenas - Magallanes

Abschrift eines Briefes des Lloyds Agenten aus Punta Arenas.

Am 1. Oktober harrte unser eine bittere Enttäuschung. Um 6 Uhr morgens bemerkte der Zweite Offizier am Horizont den Rauch eines Dampfers, und wir alle hofften, daß Mühe und Not nun vorbei seien. Doch alle unsere Versuche, uns bemerkbar zu machen, waren vergeblich, und schwer enttäuscht sahen wir ihn nordwärts entschwinden.

Endlich, Sonntag, den 7. Oktober, nachmittags, sichteten wir Land voraus, und früh am nächsten Morgen fiel der Anker auf 35 Faden Wasser in einer Bucht, die sich als Eagle Passage herausstellte, ungefähr 80 Meilen von Port Stanley entfernt, der einzigen Stadt auf den Falkland-Inseln. Der Kapitän ordnete an, daß das übrig gebliebene Rettungsboot dorthin fahren sollte, um Schlepperhilfe zu besorgen, und um 9 Uhr morgens segelte Mr. Leck, der Zweite Offizier, mit diesem Auftrage ab. Zu unserer freudigen Überraschung kam er schon an demselben Nachmittag mit dem Schlepper „Samson" zurück, den er etwa 25 Meilen weiter an der Küste getroffen hatte, wo er mit der Bergung der Ladung einer gestrandeten französischen Bark beschäftigt war.

Der Schlepper war aber zu knapp an Kohlen, als daß er uns noch in dieser Nacht in Schlepp nehmen konnte, und Kohlen von unserm Überschusse auf ihn hinüberzugeben erlaubte der Zustand der See nicht. Er ging für diese Nacht zu Anker, und mittlerweile stellten wir genügend Kohlen klar, um sie am Morgen an ihn abzugeben. Als aber der Morgen anbrach, war der Wind zu einem Sturm angewachsen, der jeden Gedanken an Kohlenübernahme ausschloß. So wie die Dinge lagen, hielt es der Schlepper für das Beste, zum Kohlen nach Port Stanley zurückzulaufen mit dem Versprechen, sobald wie möglich zu uns zurückzukehren.

Nachdem er uns verlassen hatte, trafen wir alle Anstalten, um den Sturm abzureiten, indem wir von der einen Kette nicht weniger als 120 Faden und von der andern 90 aussteckten. Doch, als wäre der Wind ergrimmt, daß wir seiner Wut entgehen sollten, wuchs er zu orkanartiger Stärke an, und 18 Stunden lang waren wir wie auf die Folter

gespannt in dem ständigen Gedanken an ein Brechen der Ankerketten. In diesem Falle wären wir rettungslos auf ein Riff getrieben worden, das schon den ominösen Namen „Seemannsgrab" führte. Zweimal während dieser Zeit fuhren wir durch ein Geräusch auf, das das Brechen der Kette anzuzeigen schien. Doch als wir nachsahen, bemerkten wir, daß das Klirren davon herrührte, daß die Kette aus dem Kontroller gesprungen war.

Am Morgen des 11. Oktober erschien der Schlepper wieder, bereit, uns in Schlepp zu nehmen, und fast gleichzeitig sichtete uns der Postdampfer „Orita" der Pacific Steam Nav. Co. und bot uns seinen Beistand an, den wir jedoch dankend ablehnten, da der Schlepper als der erste zur Stelle gewesen war. Nach nahezu 24stündiger Schleppfahrt kamen wir einen Monat nach dem Verlust der Schraubenflügel in Stanley Harbour an.

*Die hier wiedergegebenen Aktenstücke liegen im **Jane Cameron National Archive** (Falkland Islands) und sind frei zugänglich (online zuletzt abgerufen 18.04.2026).*